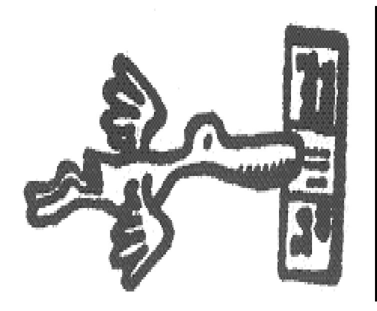


LE CANARD DU SUD

Journal d'information du syndicat Solidaires, Unitaires et Démocratiques
des travailleurs du rail de la région Metz-Nancy

Hors Série
Rentrée 2012

Drame de Woippy : l'enquête CHSCT qui accuse !!!

Le vendredi 27 juillet à 2h40, notre collègue Gabriel Marcato décédait à la gare de triage de Woippy. Ce drame a traumatisé toute sa famille et tous ses collègues.

Cette tragédie s'ajoute à celle de Mohamed en janvier dernier, qui fut amputé de ses deux jambes au niveau des hanches, et à la mort d'Omar en 2003 sur ce même faisceau réception. Omar, dont la famille a obtenu la reconnaissance de la faute inexcusable de l'entreprise au Tribunal des Affaire Social début juillet, mais dans une grandeur d'âme, neuf ans après, la direction de la SNCF a décidé d'entretenir la douleur de la famille en faisant appel de cette décision.

Ces trois drames en un seul lieu « le triage de Woippy », ne sont pas de simples coïncidences. Elles découlent directement de la responsabilité des plus hauts dirigeants de l'entreprise, et en l'occurrence ceux de Fret SNCF. Ceux qui désorganisent les chantiers, les dessertes, les triages en faisant travailler les cheminots dans des situations de plus en plus dégradées, en imposant une productivité accrue avec de nouvelles méthodes de travail inadaptées.

Mourir en réalisant son travail c'est incompréhensible, c'est inadmissible, c'est intolérable !

FRET SNCF et ces restructurations permanentes, avec leurs lots de suppressions massives d'emplois et de désorganisation de l'outil de production, la recherche de productivité à n'importe quel prix, fragilisent les règles de sécurité en mettant en dangers la santé et la vie des agents.

Les inquiétudes de notre OS sur les dangers que font peser les restructurations aux cheminots de la plateforme Lorraine, c'est à chaque IRP que nous les rapportons et nous vous les démontrons. Mais ces nombreuses alertes, la direction préfère les dénigrer !

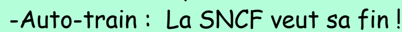
Ce vendredi 27 juillet, **Les CHSCT ont été entravé** : pas d'appel des membres pour qu'ils puissent assurer une enquête de qualité !

Par la suite, les CHSCT ont mis en évidence de graves dysfonctionnements organisationnels, notamment sur l'arrivée des secours et du médecin légiste. Avant les réorganisations de janvier, le poste d'ASTQ été en charge de diriger les secours, **les réorganisations ont supprimé ce poste et ont perturbé l'orientation rapide et efficace des secours !**

Les autres victimes et témoins de l'accident ont totalement été ignorés. Une astreinte FRET autorisée à ne pas se déplacer, une astreinte traction qui prend en charge les conducteurs 2h50 plus tard ! Au point que la direction a pris en compte le témoignage du conducteur du train 431403 que trois jours plus tard ! C'est aussi, pour la seconde fois cette année, des propos erronés rapportés par la direction à la télévision, ce qui a été très mal vécu par le conducteur témoin et a révolté les cheminots du site !

Les CHSCT de la plateforme Lorraine ADC, réunis en réunion d'urgence, le mardi suivant, ont mis en évidence que deux des nombreux postes supprimés ces dernières années, auraient pu éviter le décès de notre collègue ! Tout d'abord celui de chef de bosse, supprimé lors des dernières restructurations : en plus d'avoir une vision sur les engins moteurs de manœuvre, il annonçait par haut-parleurs les voies allant être débranchées et la fin des débranchements, ce qui permettait aux

SOMMAIRE





Dépôt légal : Hors Série automne - année 2012 - N°ISSN 1295-3687
Directeur de publication : Hervé GRANDJEAN - Rédacteur : Arnaud MABILLE
Trimestriel - Prix : 1.80 E . Imprimerie SUD Rail Metz-Nancy
17 chemin des bains - 57100 Thionville



agents travaillant au faisceau réception de connaître les différents mouvements sur leur secteur d'intervention. Ensuite, le maintien du poste de l'opérateur réceptionniste milieu, en charge dans une précédente organisation de faire arrêter les trains courts, aurait permis d'éviter ce drame et donc Gabriel n'aurait pas eu à faire arrêter l' ADC du train 431403 dans la courbe, ainsi mal placé l'obligeant à reculer vers la zone dangereuse et donc de se faire heurter.

C'est toujours dans la plus grande opacité que la direction de la plateforme continue à entraver les CHSCT en continuant à dissimuler l'audit production, document à la base des restructurations.

Quant aux dix recommandations du CHSCT plateforme Lorraine Agents De Conduite, au lieu de prendre en compte et de travailler sur ces avis, vous avez préférez botter en touche. Ça doit être cela le respect des instances représentatives du personnel à la Direction Fret Charbon Acier !

L'émotion de la direction aura eu deux limites : celle de la reprise coute que coute de la production et celle de faire passer un message clair aux journalistes dès le premier matin du drame, avant même toutes conclusions d'enquêtes : « Ce n'est pas la faute des restructurations ! ». Pour SUD-Rail, le constat est clair : ceux sont les restructurations qui sont à l'origine de cette énième tragédie !

SUD-Rail refuse que la sécurité soit bradée au profit d'une logique financière qui ne respecte pas les cheminots !

Il est temps que la direction Fret réagisse en remettant les moyens humains et matériels nécessaires aux cheminots pour qu'ils puissent réaliser leur travail en sécurité, pour stopper cette hécatombe.

La direction contrainte de renoncer aux coupures à bord des TGV Low-Cost

Le Low-Cost sur le dos des salariés, c'était notamment la mise en place de coupures à bord pour les ASCT.

SUD-Rail, dès les premières annonces de la direction concernant ce projet, avait fait part de son opposition ferme à cette éventualité. Nous mettions en avant la forte dégradation que cela occasionnerait en termes de conditions de travail, mais nous nous appuyions aussi sur la réglementation du travail. **La direction a été contrainte à un premier recul important ! La direction a annoncé 20 juillet qu'elle renonçait aux coupures à bord dans les futurs roulements du TGV Low-Cost.**

Pour SUD-Rail, il s'agit d'une première victoire. Pour autant, cela ne règle pas tout !

-Dans le projet de la direction, les ASCT doivent toujours vider les poubelles lors des crochets à Marne La Vallée.

-Dans le projet de la direction, les ASCT doivent toujours passer une partie importante de leur temps de travail à filtrer sur les quais.

-Dans le projet de la direction, le basculement progressif vers le titre 2 du RH0077 et la sédentarisation parait évident.

SUD-Rail continuera de peser pour empêcher de nouvelles dégradations des conditions de travail et pour les améliorer !

EPINAL : DECOUVERTE DE SERINGUES USAGEES EN CABINE DE CONDUITE !

Le 30 aout 2012 au gril d'Epinal des seringues ainsi que du sang ont été découvert dans la cabine de conduite de l'EM X4798 !
L'ADC ayant découvert ce triste tableau a effectué son train entre EL et SD (seringues et sang étant dans l'autre cabine). Le TER étant au courant à l'arrivée à SD l'entreprise de nettoyage passa un coup rapide dans la cabine incriminée et la rame continua de rouler par la suite.
Aucun ADC utilisant cette rame ne fut avisé !!!! Seul le dernier ADC l'utilisant dans la journée, suite aux bouches à oreilles, refusant de prendre la rame. La rame resta donc sur place.
Suite à intervention des membres CHSCT SUD Rail, le 4798 fut désinfecté avec les produits nécessaires sur le site de Nancy après que la rame ait été rapatriée par 2 CTT de Nancy trouvant ces mesures plus que ridicules (refus de l'agent d'utiliser la rame, chsct extra sur le sujet, désinfection ...)
Le CHSCT de l'UP de Nancy lui aussi avisé par ce même canal, « le bouche s à oreilles, (Plusieurs cadres SNCF essayant de masquer cet incident), déposa donc par l'intermédiaire des membres **SUD Rail**, une demande de CHSCT extraordinaire.
Lors de ce CHSCT, sur le site d'Epinal, un agent chargé du nettoyage, se piqua la main lors du nettoyage de l'EM X4764, en présence des membres du CHSCT. Le secrétaire du CHSCT déposa immédiatement un droit d'alerte pour immobilisation de la rame. Malgré les pressions effectuées sur lui par certains cadres de la SNCF, celui-ci appuyé par le CUP de l'UP Nancy, expliqua à nos cadres zélés la loi !
Le 4764 resta donc sur place et il fut désinfecté dans la journée
En approfondissant l'enquête, on se rend compte que régulièrement sur les sites de garages des rames, les agents chargés du nettoyage retrouvent régulièrement des seringues usagées dans les rames !!

Les mesures prises par la Direction SNCF sont les suivantes :

- Présence d'un maitre chien de nuit
- Tournées de la SUGE régulièrement
- Implantation de grillage aux endroits manquants
- ET SURTOUT FERMETURE DES PORTAILS EXISTANTS

De plus, l'incident étant remonté jusqu'au maire d'Epinal (celui-ci connaissant bien les problèmes autour de la gare), décida avec les forces de l'ordre et la SNCF d'effectuer un contrôle Anti drogue en gare d'Epinal le 7 septembre. Plus de 150 clients ont du déposer leurs bagages pour que le chien spécialisé dans la recherche de produits stupéfiants puissent les inspecter.
Vos représentants **SUD Rail** restent sur le qui vive, si certains cadres d'autres services pensaient continuer à masquer ces problèmes, ils ont appris à nous connaître et nous ne laisseront pas tomber l'affaire.

Pour SUD Rail la sécurité coûte peut être cher mais elle n'a pas de prix !

Le DET renonce aux CDD : Retour sur la levée du préavis à l'ECT

Les deux DCI unitaires initiées par ***SUD-Rail*** courant août à l'ECT ont porté leur fruit, suite à la réunion de la conciliation consécutive au dépôt de 2 préavis des grèves distincts (le premier de 3H40 reconductible, le second tous les week-end). Actions initiées pour défendre l'emploi et les conditions de travail ainsi que de combattre les volontés indigestes du DET de prolonger des saisonniers au delà de la période d'été (mi-juin-mi-septembre), les remplacements des départs en retraites et mutations, le climat suspicieux et de plus en plus répressif avec multiplication des « 7P1, retenue sur salaire... »

Revenue de congés, le DET a vite pris la mesure de la détermination des ASCT et de leurs représentants après avoir annoncé lors de la conciliation vouloir recourir à des CDD (issue des saisonniers) et à des agents de l'EME jusqu'à la fin de l'année. **Devant le refus catégorique des OS (SUD-Rail ,CGT et UNSA) il a été contraint de revoir sa copie.** Le ou les saisonnier(s) prolongé(s) et les 2 ou 3 agents issue de l'EME concernés se verront proposer un place dans l'école d'octobre prochain, après réussite aux tests de recrutements et une reconversion définitive en 2013 à l'ECT.
Invité à anticiper les nombreux départs en retraite à venir sans pouvoir définir de date d'une école en 2013, le directeur d'établissement a annoncé le passage de la formation d'octobre de 11 à 14 agents.
De plus, les représentants ***SUD-Rail*** l'ont poussé à corriger son management en abandonnant la politique du présumé fautif pour laisser aux chefs d'équipe le soin de demander des explications verbales aux agents avant une quelconque demande d'explication écrite.
SUD-Rail continuera à chercher l'unité la plus large pour défendre aux mieux les intérêts des cheminots !

Ligne Apach-Thionville

La région revoie le plan de transport initial !

Cette été, l**a Région Lorraine a «entendu» les usagers d'Apach.**
Mobilisés depuis l'annonce mi-juin de la suppression des trains TER en semaine entre Apach et Thionville du 09/07 au 26/08, **les usagers de cette ligne ont vu leurs efforts (pétitions, courriers aux élus) quelque peu récompensés** : un aller-retour Apach/Thionville par autocar TER est mis en place du lundi au vendredi (6h40 au départ d'Apach et 18h40 à Thionville).
On ne saura jamais si **la publication dans le Républicain Lorrain d'extraits de notre lettre ouverte adressée aux élus régionaux a pesé** ou non dans cette décision mais nous prenons acte de l'attention portée par l'Autorité Organisatrice aux problèmes rencontrés par les usagers.
Puisse la SNCF s'en inspirer pour rétablir des temps de correspondance acceptables à Metz et Nancy et notamment **pendant les travaux qui pénalisent fortement les usagers** en provenance ou à destination de Nancy !
SUD RAIL continuera à se battre sans relâche pour défendre un service TER de qualité pour tous avec du personnel SNCF qualifié pour garantir la sécurité et la sûreté des usagers.

La mort pour Bitche !?

Après 8 mois de fermeture de ligne et quelques menus travaux de consolidations(700000 E), la ligne est encore fermée au trafic de voyageurs. De là à penser qu'elle ne rouvrira pas, il n'y a qu'un pas…
La Vitesse de la ligne étant tombée à 50km/h, Bitche se retrouve à presque 1h de Sarreguemines. Tout le monde se renvoie la balle ; mais personne ne prend de décisions. La SNCF se cache derrière le Conseil Régional. Nos élus se retranche derrière RFF. Rappelons que seul SUD Rail s'était battus contre la création de RFF, annonçant déjà ce genre de situation. En vérité, personne ne veut avouer aux usagers du secteur de Bitche qu'ils sont entrain de perdre un de leur dernier service public. Ce qui est sûr, c'est que pour l'instant, ça ne râle pas trop… Les bus de substitution ne contrôlent pas de billets, et s'arrêtent à la demande, bien au-delà des arrêts prévus. De là à penser qu'il y ait du lobbing…



Transport ferroviaire régional de voyageurs : nous avons voté contre la privatisation

L'Union syndicale Solidaires, après examen avec la fédération SUD-Rail, émet un avis négatif sur le rapport présenté au Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE). L'objet même de celui-ci est de définir « ***les modalités que pourraient revêtir une ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs*** ».

Les directives européennes n'imposent rien dans ce domaine, jusqu'en décembre 2019. D'ici là, **nous considérons que la priorité est de s'opposer aux dérives libérales de l'Union européenne ; au contraire, le rapport propose de s'inscrire dans ce processus, d'en fixer le mode d'emploi et d'accélérer sa mise en oeuvre !** Ce sont deux orientations fondamentalement différentes.

Le rapport du CESE s'inscrit dans le prolongement des orientations fixées par le précédent gouvernement, en organisant dès 2015 des « expérimentations » de la privatisation du transport ferroviaire régional de voyageurs. L'urgence serait pourtant de tirer le bilan, désastreux pour la société, de la privatisation du transport ferroviaire de marchandises ; cela conduirait à mettre un terme à cette fuite en avant qui comprend aussi la privatisation du transport ferroviaire international de voyageurs.

Le rapport suggère que la privatisation s'effectue sur de petits lots pour que le privé puisse s'implanter plus facilement, avec transfert de la propriété du matériel vers la Région pour que le privé n'ait pas à le fournir… Le rapport propose d'élargir le nombre de salarié-es hors statut au sein de l'EPIC *SNCF* (de ce qu'il en restera !) et de **lancer la privatisation sur 3 à 6 régions avant de poser la question des règles sociales** (comme cela a été fait pour le fret, avec les conséquences que l'on connaît !)

Enfin, ce rapport passe sous silence la question essentielle de l'organisation du système ferroviaire : **nous ne pouvons cautionner un texte qui n'émet pas d'avis sur l'indispensable réunification entre infrastructure et exploitation ferroviaires au sein de l'entreprise publique *SNCF*.**

Tout ce qui concerne le « cadre social » ressemble à de l'habillage destiné à faire passer la pilule de la privatisation, encore une fois présentée comme obligatoire et non-discutable, ce qui est un mensonge.

Lors de la séance plénière du Conseil Economique, Social et Environnemental du 27 juin, **l'Union syndicale Solidaires, la Confédération paysanne ont voté « contre ».** Les délégations CFDT, FO, FSU se sont abstenues.

Parmi celles et ceux qui ont voté « pour » et soutiennent l'avis et ses propositions, on trouve des délégations syndicales (CGT, UNSA, CFTC, CGC), tous les représentant-es patronaux (MEDEF, CGPME, FNSEA,…), les Chambres de commerce et d'industrie, des « personnalités qualifiées » comme Raymond Soubié l'ex-conseiller de Sarkozy,…

Auto-Train : La SNCF veut sa fin

Il ne suffit pas d'afficher de grandes théories environnementales encore faut-il passer à l'acte, ou tout au moins préserver, les outils permettant de répondre à cette problématique. **Le Train-Auto est un de ces outils, qui contribue à ce que des milliers de véhicules ne soient pas sur les routes.** Malheureusement l'Auto-Train risque de vivre ses derniers instants. En effet la SNCF envisage de ne laisser **qu'un train par semaine au départ de Paris et un seul dans le sens Province-Paris et ce dès la fin de l'année 2012.**

Quel usager de ce service attendra une semaine avant de déposer ou récupérer son véhicule ?

N'est-ce pas là, la meilleure manière de chasser les usagers de ce service… Puis à moyen terme nos têtes bien-pensantes feront le constat de la non rentabilité économique et que la seule issue logique est la suppression pure et simple de l'Auto-Train.

L'ambition environnementale présentée par l'entreprise SNCF n'est qu'une façade car la politique actuelle mise en œuvre sur l'Auto-Train conduira inévitablement à sa fermeture.

Au delà de l'utilité incontestable de ce service, cela aura des conséquences sociales désastreuses ; rien que sur Bercy, ce sont plus de 25 emplois qui seraient supprimés, sans compter les dessertes de province. C'est pourquoi la SNCF et les pouvoirs publics doivent impérativement mesurer les enjeux et mettre en oeuvre une politique volontariste développant ce mode de transport.

A travers une pétition et un courrier, les salariés de l'Auto-Train et la Fédération SUD-Rail ont invité les usagers à interpeller la Direction de la SNCF et les pouvoirs publics pour exiger la pérennité de l'auto-train et de ses dessertes quotidiennes.



CONTACTS

Syndicat des travailleurs du rail Solidaires - Unitaire - Démocratique de la région Metz/Nancy

17, chemin des bains 57100 Thionville - *www.sudrailmetznancy.org*

Tél : SNCF 774 568 / PTT 03 82 56 55 86 — **Fax :** SNCF 774 047 / PTT 03 82 59 40 47

Email : sudrail.metznancy@wanadoo.fr — Permanence: Du lundi au vendredi

SECTIONS SYNDICALES

Lorraine TC : Yohann CLAUSSE, Olivier PIVEL - **ECT Metz-Nancy :** Thomas MERLIN
EVEN Lorraine Nord : Joseph PERNET - **Infrapole Lorraine Sud :** Gilles KARCHER
Infralog Lorraine: Laurent SCHMITT - **TECHNICENTRE lorraine :** Bruno MAZZONI
Lorraine FRET: Alain WALLERICH - **EMT de Chalindrey :** Philippe MIELLE
ET Lorraine : Hervé GRANDJEAN - **Retraités:** Jean-Louis GLENAT